hotels and transfer them over to the private sector;

(b) if so, what are the reasons therefor;

(c) whether these hotels are running in losses; and

(d) by when it is proposed to complete this work?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION AND TOURISM (SHRI SHIVRAJ PATIL): (a) No, Sir.

(b) Question does not arise in view of (a) above.

(c) During 1987-88 out of seven 5-star hotels of ITDC, only two have incurred losses. However, ITDC. earned an overall profit of Rs. 230.71 lakhs (provisional) during 1987-88 from these seven hotels.

(d) Question does not arise in view of (a) above.

Losses of Visakhapatnam Port Trust

41. SHRI YASHWANT SINHA: Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Vishakhapatnam Port Trust is losing Rs. 13 per tonne on iron-ore handled by it for export to Japan;

(b) what action Government propose to take to compensate the Vishakhapatnam Port Trust for this loss and by when; and

(c) whether the Paradip and Mangalore Port Trusts are also facing the same situation?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI RAJESH PILOT): (a) The loss incurred by a port in the export of any commodity including iron ore depends on the actual throughput in a particular year. The Visakhapatnam Port Trust has incurred losses at varying levels during the last few years due to less realisation of traffic among other reasons.

(b) Government have recently permitted Visakhatpatnam Port Trust to increase the iron ore handling rate at Visakhapatnam Port to Rs. 40.94 per tonne from the year 1986-87 onwards.

(c) At Paradip and New Mangalore Ports also, the actual tarffic of iron ore is less than the designed throughputs.

नडियाद-कपड़वंज-मोडासा रेलवे परियोजना

42. **श्री मोर्जा ईर्शादबेग :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने नडियाद-कपड़वंज-मोडासा रेलवे परियोजना को किन आधारों पर स्वीकृत किया था और इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई है;

(ख) क्या सरकार को कोई अभ्यावेदन/पत्र प्राप्त हुए हैं जिनमें उक्त परियोजना को पूरा किये जाने की मांग की गयी है; यदि हां, तो इनकी संख्या कितनी है;

(ग) उक्त परियोजना को कब तक पूरा किये जाने की संभावना है; और

(घ) क्या इसे पूरी तरह से बंद कर दिये जाने की संभावना है; यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) यह परियोजना विकासात्मक दृष्टि से स्वीकृत की गयी थी। इसकी प्रगति 9 प्रतिशत है।

(ख) जी हां। बहुत अधिक संख्या में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

(ग) और (घ) संसाधनों की तंगी को देखते हुए फिलहाल इस कार्य की प्रगति नहीं हो रही है। इसकी प्रगति और पूरा होना आगामी वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

रेलवे परियोजना के लिए मापदण्ड

43. **श्री मीर्जा ईर्शादबेग** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एक रेल परियोजना बनाने के लिए क्या मापदण्ड अपनाया जाता है ;

(ख) एक रेल परियोजना प्रारम्भ करने और उसे पूरा करने के लिए क्या-क्या आवश्यकताएं होती हैं;

(ग) क्या एक रेल परियोजना पर कार्य प्रारम्भ के पश्चात् उसको पूरा करने वाले तंत्र की समीक्षा करने के लिए कोई योजना बनाई जाती है;

(घ) देश में ऐसी कुल कितनी रेल रियोजनाएं हैं जिन पर वित्तीय अभाव के कारण कार्य रोक दिया गया है; और

(ङ) उन कार्यों को पूरा करने के लिए कितनी धनराशि खर्च किए जाने की सम्भावना है, क्या उन पर कार्य आगामी पांच वर्षों में पूरा हो जाएगा और इस सम्बन्ध में क्या वैकल्पिक उपाय किए गए हैं, और उनके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) नयी रेल लाइन और आमान परिवर्तनों से सम्बन्धित निर्माण शुरू करने के लिए मानदंण्ड इस प्रकार हैं :-

नई लाइनें :

(i) नये उद्योगों या खनिज अथवा अन्य सम्पदाओं वाले क्षेत्रों को सेवित करने के लिए परियोजनापरक लाइनें।

(ii) अप्राप्त कड़ियों के रूप में सेवित करने के लिए लाइनें जो मौजूदा व्यस्त रेल मार्गों पर भीड़-भाड़ को राहत पहुंचाने के लिए वैकल्पिक मार्ग बन सकें।

(iii) सामरिक महत्व की दृष्टि से।

(iv) नये विकास केन्द्रों की स्थापना या दूर दराज के क्षेत्रों को पहुंच मार्ग की व्यवस्था करने के लिए विकासात्मक लाइनों के रूप में।

आमान परिवर्तन :

(i) जब यह देखा जाता है कि भविष्य में यातायात के सम्भावित विकास को मौजूदा प्रणाली से नहीं सम्हाला जा सकता है।

(ii) जब सम्भावित यातायात की मात्रा को सम्हालने के लिए यानान्तरण की अन्तर्निहित मात्रा इस प्रकार की हो कि यह अलाभकर है या किसी भी रूप में व्यवहार्य नहीं है।

(iii) जब ऐसे क्षेत्र में, जहां यातायात में वृद्धि होने की सम्भावना हो, संचार के गतिशील और निर्बाध साधनों की व्यवस्था करना जरूरी हो।

(ग) निर्माण कार्यक्रमों और वार्षिक योजनाओं के जरिये हर वर्ष चालू परियोजनाओं की प्राथमिकता की समीक्षा की जाती है।

(घ) और (ङ) 1988-89 के रेल बजट में, 6 नयी लाइनें और 3 आमान परिवर्तन परियोजनाएं हैं जो पहले अनुमोदित की गयी थीं लेकिन इन्हें अनुमोदित सूची में रखने के लिए 1988-89 में इनके लिए केवल 1000 रुपये का सांकेतिक आवंटन किया गया है। इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 383 करोड़ रुपये की जरूरत है। इनकी प्रगति और इनका पूरा होना आगामी वर्षों में सुलभ होने वाले संसाधनों पर निर्भर करेगा।